

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Поздравляем строителей СМУ-5 с юбилеем организации!

Дорогие товарищи!

От имени коллектива Московского метростроя и от меня лично примите сердечные поздравления с 75-летием со дня образования управления.

Вашим трудом на Московском метрополитене за 75 лет сооружено около 40000 метров перегонных тоннелей, построены 24 станции с притоннельными сооружениями, наклонными ходами и вестибюлями. Проведена реконструкция действующих станций и депо, выполнено примыкание ТРК «Манеж» к вестибюлю станции «Охотный ряд». Кроме того коллектив принимал участие в гражданском и жилищном строительстве.

Нельзя не упомянуть и транспортные тоннели, сооруженные СМУ-5 под площадью Маяковского, Октябрьской площадью, на развилке Ленинградского и Волоколамского шоссе, под Павелецкой железной дорогой, уникальные тоннели на участке Краснопресненской скоростной магистрали.

В настоящее время коллектив СМУ-5 успешно ведет работы на строительстве второй очереди «Сретенского бульвара», станций «Марьино Роща» и «Достоевская».

Правительство Москвы отметило коллектив СМУ-5 Дипломом предприятия высокой культуры строительного производства и «Золотой лицензией», как победителя конкурса на лучшее содержание стройплощадки.

В вашей организации трудились и трудятся замечательные мастера своего дела. За большие успехи в строительстве московского метро государственные награды получили 634 человека. Многие работники СМУ-5 награждены московскими и ведомственными наградами.

Ваш коллектив работает стабильно, выполняет все порученные задания в сжатые сроки и с высоким качеством. СМУ-5 — одна из надежных организаций Московского метростроя, которой можно с уверенностью в выполнении поручить самые ответственные и сложные задания.

В этот знаменательный день, дорогие товарищи, желаем вам и вашим семьям крепкого здоровья, счастья, успехов и всестороннего благополучия.

Генеральный директор
ОАО «Мосметрострой» Г.Я. ШТЕРН.



Г.Я. Штерн и М.Ю. Арбузов на строительстве станции «Достоевская».

Нам — 75!

С 4 января 1934 года ведет свою историю коллектив СМУ-5. В дни юбилеев принято давать оценку тому, что сделано, строить планы на будущее. Для СМУ-5 все 75 лет были наполнены многими событиями, связанными с развитием Московского метрополитена и всей Москвы.

За эти годы наш коллектив построил 24 станции метрополитена, многие из которых являются уникальными сооружениями, проложил более 40 километров перегонных тоннелей, соорудил много объектов городской инфраструктуры. Всё это этапы большого пути, с честью пройденные строительно-монтажным управлением № 5.

Специалистами СМУ-5 освоены многие прогрессивные методы строительства, сформирован высокопрофессиональный коллектив, способный решать задачи практически любой сложности. При непосредственном участии работников нашего СМУ разработаны многие технологии, применяемые в строительстве метро.

В знаменательный день юбилея сердечно поздравляю всех сотрудников нашего коллектива, благодарю за самоотверженный труд и желаю всем нашим рабочим и инженерно-техническим работникам дальнейших успехов в труде, новых интересных проектов, новаторских инженерных решений, счастья и здоровья.

В этот праздничный день хочется особо поблагодарить руководство и коллективы Московского метростроя, Московского метрополитена, руководителей и специалистов института «Метрогипротранс», сотрудников СКТБ, всех наших партнеров в нелегком деле метростроения за помощь, содействие и сотрудничество.

Михаил АРБУЗОВ,
директор ООО «СМУ-5 Мосметростроя».

Иван Грибанов и его команда

В октябре прошлого года участок СМУ-5 Сергея Владимировича Новокрещенова перевели на «Достоевскую» — требовалось ускорить проходку среднего станционного тоннеля и вместе с коллективом СМУ-6 смонтировать более 170 колец. Участок Новокрещенова быстро организовал работы и повел сразу два забоя: с дальнего конца среднего тоннеля и в средней его части.

— Сделав врезку с правого станционного тоннеля, мы двинулись навстречу СМУ-6, — говорит Сергей Владимирович. — Располагая только лебёдками, за три месяца сделали 27 колец. Со второй половины января сосредоточились на основном, дальнем забое, где у нас имеется блокоукладчик. Теперь до сбойки со своей же выработкой и вообще до завершения проходки среднего тоннеля «Достоевской» нам остается собрать 17 колец. Эту задачу решают бригады Анатолия Полюнова, Ивана Кротова, Олега Буслаева и Ивана Грибанова.

О Грибанове в свое время Николай Иванович Федоров, почти четверть века возглавлявший СМУ-5, отзывался, как об истинном метростроителе. А ведь начальник СМУ знал



Начальник участка СМУ-5
С.В. Новокрещенов.

молодого еще в ту пору проходчика лишь несколько лет. Тем не менее, и такого срока хватило опытному руководителю, чтобы разглядеть в недавнем новичке уже состоявшегося мастера проходки.

Пришедшему в 1980 году после армии на Метрострой Грибанову было у кого учиться. Основным наставником стал первый бригадир Иван Алексеевич Лиходедов. А вот науку организации проходоческой работы он постигал, присматрива-



Проходчики (слева направо) В.А. Проценко, Е.Н. Попов, В.С. Щугров, А.В. Панченко, А.Н. Рулев, И.В. Грибанов.

я к соседям по шахте, ведь рядом трудились бригады Леденева, Нугаева, Акиншина. В общем, было у кого перенимать опыт.

К тому же, Иван Грибанов служил в артиллерийском полку знаменитой Таманской дивизии. А это гвардия! Свою гвардейскую марку участник нескольких парадов на Красной площади старался высоко держать и в шахте. Те, кто постоянно находился с Иваном в одном забое, оценили деловую хватку бывшего таманца, выбрав его в 1983 году своим бригадиром. Это был памятный период непростого строительства «Боровицкой». Там бригаде Грибанова досталась проходка всего левого станционного тоннеля.

Теперь из состава того коллектива, испытанного мощным водопритоком, с Иваном Васильевичем продолжает прокладку подземных трасс лишь Василий Петрович Демидович. Он влился в ряды метростроителей на несколько месяцев раньше Грибанова, в августе 1979 года, а жили они в одном общежитии № 1 на Ярославском шоссе. Оттуда и ездили вместе на строительство станции «Нахимовский проспект», где постигали азы проходоческой науки. А после смены у молодых людей был широкий выбор интересных занятий, но предпочтение всегда отдавалось спорту.

Лет через пять Демидович выучился в техшколе на машиниста породопогрузочной машины. Теперь уча-

ствует в проходке среднего станционного тоннеля «Достоевской».

— Когда в бригаде есть отличный машинист «пэпээмки», считай, что половина успеха уже обеспечена. Я за Василием Петровичем чувствую себя, как за каменной стеной, — утверждает сегодня Грибанов.

За строительство станции метро «Петровско-Разумовская», открытой для пассажиров в 1991 году, бригадир Грибанов был награжден орденом «Трудовой славы» III степени. Потом была «Чкаловская», встроившаяся в комплекс двух уже действующих станций и потребовавшая для этого виртуозных проходоческих действий. Значительными событиями пополнилась

Хроника трудовой биографии 1934 г. — 2009 г.

4 января 1934 года приказом по Московскому метрострою было организовано строительство шахт №№ 36–37; в 1935–38 гг. — шахты № 57–60; в 1938–40 гг. — объект № 1–2; в 1944–53 гг. — объект № 21 был переименован в Строительство № 1 и в конце 1953 года преобразован в СМУ–5 Московского метрострою. За 75 лет СМУ–5 выполнило следующие объемы работ.

Сданы в эксплуатацию 24 станции с пристанционными сооружениями и вестибюлями



«Курская» — кольцевая.

1935 г. — ст. «Красные ворота»,
1950 г. — ст. «Курская-кольцевая»,
1952 г. — ст. «Арбатская»,
1958 г. — ст. «Университет», «Студенческая», «Рижская»,
1961 г. — ст. «Багратионовская»,
«Филевский парк», «Пионерская»,
1963 г. — ст. «Ленинский проспект»,
«Академическая»,
1964 г. — ст. «Войковская», «Водный стадион», «Речной вокзал»,
1969 г. — ст. «Каховская»,
1971 г. — ст. «Тургеневская»,
1973 г. — ст. «Полежаевская»,
1974 г. — ст. «Калужская»,
1978 г. — ст. «Свиблово»,
1979 г. — ст. «Авиамоторная»,
1984 г. — ст. «Нахимовский проспект»,
1986 г. — ст. «Боровицкая»,
1991 г. — ст. «Петровско-Разумовская»,
1989–2007 гг. — ст. «Сретенский бульвар».



«Арбатская».

Реконструкция действующих объектов

1957 г. — реконструкция депо «Краснопресненское» со строительством в 1967 г. нефа, мотодепо, механической мастерской, котельной и реконструкцией отдельных объектов;
1967 г. — реконструкция депо «Красная Пресня»;
1971 г. — ст. «Чистые пруды» («Кировская»);
1973 г. — ст. «Лубянка» («Дзержинская»);
1982 г. — химическое закрепление грунтов на перегоне «Сходненская»–«Планерная»;
1980–1984 гг. — реконструкция депо «Калужское»;
1989 г. — тяговая подстанция ТП–718;
1991 г. — реконструкция наземного вестибюля ст. «Чистые пруды» («Кировская»);
1993–1998 гг. — реконструкция ЗРЭС метрополитена;
1995–1997 гг. — примыкание ТРК «Манеж» к ст. «Охотный ряд»;
2000–2002 гг. — реконструкция ст. «Воробьевы горы» и вестибюля правого берега;
2002–2003 гг. — вентузел и венткиоск ст. «Беговая»;
2002 г. — реконструкция венткиоска ВШ 160 (перегон «Лубянка»–«Чистые пруды»);
2002 г. — венткиоск шахты 605 (перегон «Шоссе Энтузиастов»–«Авиамоторная»);
2003–2004 гг. — примыкание мини-метро на перегоне «Киевская»–«ММДЦ»;
2003–2005 гг. — базисный склад ВМ на ст. «Петровско-Разумовская».



Славному коллективу СМУ–5, одной из старейших организаций Московского метрострою, исполнилось 75 лет. Юбилей имеет богатую родословную, яркую биографию, а самое главное — сумел сохранить свои лучшие традиции, и сегодня по-прежнему силен высокопрофессиональными кадрами. Коллективу СМУ–5 подвластна любая работа в подземном и транспортном строительстве, он продолжает быть лидером в освоении новых технологий

Репутация

В любой производственной ситуации, на любом объекте метростроювцам пятого строительного-монтажного управления помогает тот огромный опыт, та профессиональная школа, которую они прошли за семьдесят пять лет. Их по праву называют первопроходцами, потому что они стояли у истоков создания московского метро, принимая участие в строительстве первой линии с тринадцатью станциями. 4 января 1934 года на Московском метрострое был издан приказ об организации строительства шахт № 36 и № 37, с чего и начинается славная трудовая летопись коллектива СМУ–5. С тех пор это строительное-монтажное управление, которое вот уже около двадцати лет возглавляет Михаил Юрьевич Арбузов, принимало самое активное участие в развитии сети московского метро, возводя станции и прокладывая перегонные тоннели. Чтобы подчеркнуть огромный вклад коллектива, пришлось бы перечислить почти все действующие ныне линии московского метрополитена — Сокольническую, Арбатско-Покровскую, Филевскую, Таганско-Краснопресненскую, Замоскворецкую, Серпуховско-Тимирязевскую, Калужско-Рижскую, Кольцевую, Люблинско-Дмитровскую...

СМУ–5 всегда поручалась очень ответственная работа, и он с ней справлялся. Уверенность в надежности коллектива основывается на умении соединить воедино опыт инженерных кадров, знания маркшейдерской и механической служб и, конечно, высокий профессионализм бригадиров. Чтобы строить метро в таких сложных гидрогеологических условиях, как в недрах столицы, нужно быть высококлассным специалистом, гордиться своей профессией и дорожить репутацией коллектива. Пятое строительное-монтажное управление всегда отличалось неординарностью и самоотверженностью.

Инженеры и рабочие СМУ–5 внедряли так называемый Московский способ проходки тоннелей на Ка-

лужской линии. Испытывали пять конструкций механизированных щитов, предназначенных для различных горно-геологических условий. Освоили проходку шахтных стволов методом погружения крепи в тиксотропной рубашке. Прокладывали тоннели метро под каналом имени Москвы. Впервые на Метрострое использовали химическое закрепление грунтов на перегоне между станциями «Сходненская» и «Планерная». Возводили тоннели из цельносекционной обделки в открытых котлованах. Первыми применили первый отечественный щитовой проходческий комплекс для проходки наклонных выработок...

Говоря о семидесятилетней истории коллектива, нельзя не отметить, что в послужном списке его есть очень ответственные транспортные тоннели, необходимые москвичам пешеходные переходы, жилые дома и другие городские объекты, но все-таки главным делом всегда оставалось сооружение станций и перегонов столичного метро. Цифры весьма впечатляют — 24 станции и около 4000 метров перегонных тоннелей! Если бы можно было на обычной схеме московского метрополитена как-то выделить особым цветом объекты, построенные коллективом СМУ–5, то очень наглядно предстало бы все то, что сделал коллектив-юбилей за семь с половиной десятилетий.

Страницы истории:

«Красные ворота»,
«Курская», «Университет»,
«Арбатская»...

История коллектива — это всегда цепь отдельных событий, отдельных значительных вех на его пути, каждая из которых по-своему важна и значительна, потому что вплетена в биографию, потому что помогает создать образ трудового коллектива, для которого всегда была важна любовь к метростроению, верность традициям, гордость профессией. На первой линии метро в сложных гидрогеологических условиях была возведена одна из красивейших станций — «Красные ворота», которая является памятником истории и культуры, которая признана

Начальник участка С. С. Егоров (справа), горный мастер Е. А. Паршин, зам. начальника участка А. Б. Шейгам.



Фото П. СЕМЕНОВА



Бригада проходчиков Геннадия Ивановича Сабурова раскрывает станционные проёмы «Марьиной Рощи». Слева направо: А. Г. Плохотниченко, Г. И. Сабуров, А. В. Смоляков, С. Н. Тесленко, Д. М. Юевич, горный мастер Ю. И. Стрыгин.

Этапы

шедевром архитектуры и получила Гран-при на международной выставке. В военном 1943-м метростроевцы СМУ–5 проложили перегонные тоннели между станциями «Курская» и «Бауманская». Это была третья очередь метро, за успешную работу на которой Государственный комитет обороны вручил СМУ–5 на вечное хранение Красное знамя.

В историю Московского метро, а соответственно и в биографию пятого строительного-монтажного управления, особо вошла станция «Курская» Кольцевой линии, где впервые в подземном строительстве была применена зрелая проходка станционных тоннелей колонного типа. Свообразным экзаменом для инженеров СМУ–5 стала станция «Университет», которую, изменив решение Совмина СССР, построили не открытым, а закрытым способом, не нарушив панораму города. А какой сложной и ответственной была реконструкция сооружений в тридцатые годы XX столетия действующих станций «Чистые пруды» и «Лубянка»! Здесь построены не только новые выходы и переходы, но и раскрыты средние залы. Эти станции стали просторными и удобными для пассажиров.

Когда на Метрострое говорят о самых сложных объектах, обязательно называют станцию «Арбатскую» Арбатско-Покровского радиуса. На этом объекте работал практически весь коллектив СМУ–5, а это — 1250 человек. Приток воды в забое здесь доходил до 300 кубометров в час. Только горнякам высокой квалификации и большого мужества (в СМУ–5 их всегда было предостаточно!) было под силу в течение всей смены работать в забое под потоками ледяной воды. Все будущие трудности на строительстве станции «Боровицкая» рядом с памятником культуры Домом Пашкова и Библиотекой имени В. И. Ленина после «Арбатской» были уже повторением пройденного. И ни у кого не было сомнения, что специалисты СМУ–5 справятся со своей задачей, несмотря на все преграды со стороны подземных недр.

Чтобы сохранить кадры

В середине 90-х годов прошлого столетия, когда на строительство метро выделялись совсем незначительные средства, и оно практически остановилось, коллектив СМУ–5 сумел сохранить основное ядро своих специалистов, выполняя городские заказы. Их удалось получить благодаря тому, что коллектив мог предложить свой многолетний опыт, помноженный на самоотдачу и мастерство. В эти годы в профессиональной копилке СМУ–5 появились такие объекты, как кабельный коллектор в районе Манежной площади и Зоологического музея; вестибюли Манежного комплекса, которые сооружались под плитой проезжей части по «миланскому» методу.

Очень важным объектом уже XXI века можно назвать и реконструкцию станции «Воробьевы горы», на кото-

рой специалисты СМУ–5 построили правобережный вестибюль, где располагались многие службы метрополитена. Пришлось строить так, чтобы не мешать их работе, чтобы было возможно, пусть и по временной схеме, но пропускать поезда с пассажирами. График был очень жестким, все операции расписывались буквально по часам. Кроме конструкций вестибюля бригады СМУ–5 соорудили около 300 метров перегонных тоннелей в очень сложных градостроительных условиях. За «Воробьевы горы» и Манеж СМУ–5 получило престижные награды.

Ожидая настоящих метростроевских заказов, строители все чаще брались за автодорожные сооружения, которые возводились по заказу города и финансировались Правительством Москвы. Одна из уникальных работ СМУ–5 в 2000 году — строительство на Нахимовском проспекте. Здесь в рамках Четвертого транспортного кольца под действующей железной дорогой Павелецкого направления сооружены два автодорожных тоннеля. Новая подземная магистраль под четырьмя действующими железнодорожными путями развязала сложнейший для автомобилистов транспортный узел, напрямую связав Нахимовский проспект с Каширским шоссе и далее с проспектом Андропова. Два параллельных тоннеля длиной 25 метров с четырьмя полосами движения в каждую сторону возводились по новой технологии методом продавливания.

Если бы тоннель здесь строился открытым способом, то железнодорожные пути пришлось бы перекладывать на длине 2,5 км, на что нужны были немалые средства. Проходка же под землей не нарушала движения пассажирских и товарных поездов. Небольшие «окна», которые периодически брали строители, не влияли на ритм движения.

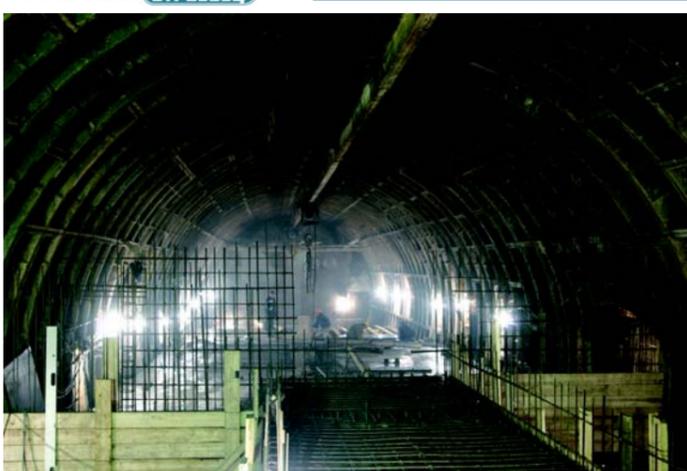
Прежде чем начать проходку, метростроевцы вместе со специалистами завода «Метромаш» смонтировали между полотном железной дороги и будущим тоннелем оригинальный защитный экран. В железнодорожную насыпь с помощью специального проходческого механизма вошли 73 трубы, соединенные между собой «замками». Потом их заполнили бетоном. Получился своеобразный мост, защищающий поверхность от просадок во время сооружения тоннелей. Почти полгода ушло на создание такого защитного экрана, который в отечественной практике строители СМУ–5 использовали впервые.

Тем временем вблизи железнодорожной насыпи был вырыт котлован, ставший монтажной камерой. На специальном стапеле из рельсов в ней и была собрана железобетонная конструкция тоннеля в натуральную величину. Каждая секция требовала 1240 кубометров бетона и 270 тонн арматуры. Очень много произведено сварочных работ, чтобы связать всю конструкцию в единое целое. Когда секция была готова, ее продавливали с помощью системы мощных домкратов.



Бригада проходчиков Александра Викторовича Килькова ведет бетонирование внутренних конструкций СТП «Марьиной Рощи». Слева направо: Н.В. Чернышов, А.В. Кильков, П.Н. Гореликов, В.Н. Фомин, горный мастер М.А. Беликов.

Фото А. ПОПОВА



БОЛЬШОГО ПУТИ

тов под железнодорожными путями, используя специальный нож, изготовленный на Одинцовском заводе Трансинжстроя. Общий вес этого режущего агрегата — 246 тонн. Готовые тоннели уже не требовали никакой отделки, дорожники лишь уложили в них асфальт и сделали разметку.

В Серебряном Бору

Очень важным в профессиональном плане для коллектива СМУ-5 было сооружение сервисного тоннеля под Серебряноборским лесничеством. Тоннель, диаметром 6 метров, используется сегодня для технического обслуживания магистрали, для эвакуации пассажиров в случае каких-то ЧП. Проходка шла в основном в песках. Но последняя треть полуторакилометрового пути была особенно сложной. Щит продвигался вперед в неустойчивых грунтах, насыщенных водой, в пльвуне... Вот тут и потребовался опыт строителей, которые прошли хорошую школу в метростроевских забоях. Купленный в Германии механизм был оборудован специальным пригрузом. Благодаря этому немецкий щит показал, что он может успешно работать в сложных московских грунтах. Но проявил себя не только механизм, за которым постоянно следили представители фирмы-изготовителя, но и специалисты СМУ-5, которые смогли провести щит без останков и без нарушения поверхности земли.

«Сретенский бульвар» — крепкий орешек

174-я станция московского метрополитена «Сретенский бульвар» стала 24-й в биографии СМУ-5. Она находится в историческом центре города, под проспектом Сахарова и Мясницкой улицей. В сложных инженерно-геологических условиях здесь создан крупный пересадочный узел метрополитена из трех станций. Причем, новая расположена под двумя ранее построенными — «Чистыми прудами» и «Тургеневской», так что приходилось работать буквально рядом с действующими Сокольнической и Калужско-Рижской линиями метрополитена.

Станцию «Сретенский бульвар» в центре Люблинско-Дмитровской линии коллектив СМУ-5 соорудил с самого начала и до конца, и не его вина

Бригадир чеканщиков В.М. Лавецкий, механик участка С.П. Родин, инспектор Дирекции строящегося метрополитена В.С. Павлов, начальник участка В.П. Остриков.



в том, что строительство растянулось почти на 18 лет. Из-за отсутствия средств на развитие метрополитена готовые шахтные выработки годами поддерживались в безопасном состоянии, и только благодаря профессионализму инженерных служб их удалось защитить от воздействия подземных вод и горного давления, предотвратить разрушение находящихся наверху зданий и городских коммуникаций. На строителях лежала тогда большая ответственность за сохранность плотной исторической застройки города, которая располагалась над рабочей зоной. Вот почему перегонные тоннели, фурнели кабельных сборок, наклонные ходы пересадок на «Чистые пруды» и «Тургеневскую» и многие другие выработки выполнялись с ограничением буровзрывных работ. Благодаря многолетнему опыту отдел БВР СМУ-5 под руководством И. Булычева справился со своей задачей, не допустив нарушений в производстве ответственных буровзрывных операций. Большой объем отделочных и монтажных работ на платформенной части станции и пересадках был выполнен, когда уже открыли станцию «Трубная», и поезда метро следовали мимо «Сретенского бульвара».

«Сретенский бульвар» тот самый объект, где многое делалось впервые, где испытывалась новая техника и новые прогрессивные методы проходки. Чтобы выйти, например, на уровень станции, пришлось на период ее строительства соорудить длинные подходы выработки с помощью проходческих комбайнов, изготовленных Копейским машиностроительным заводом. Менее чем за два года было пройдено в крепком грунте более двух километров подземных выработок. Вслед за комбайнами шли укладчики, специально изготовленные для такой проходки Скуратовским заводом. Для крепления выработок, необходимых на период строительства, использовали не традиционное деревянное крепление, а австрийский метод набрызг-бетона — более экономичный, быстрый и качественный. Бетонный слой, толщиной 15 сантиметров, надежно защитил выработку на весь период строительства.

Для коллектива СМУ-5, сдавшего в эксплуатацию более двух десятков станций, казалось бы, уже не может



Перед пуском станции «Сретенский бульвар»: генеральный директор Мостростроя Г.Я. Штерн, заместитель генерального директора С.С. Зайцев, главный инженер СМУ-5 В.Н. Ворошнин и директор СМУ-5 М.Ю. Арбузов.

быть ничего нового в процессе сооружения очередного метровокзала. Но «Сретенский бульвар» оказался крепким орешком и вновь испытал метростроевцев на профессионализм. Для пилонного метровокзала глубокого заложения институт «Метрострой» предложил новое проектно-конструкторское решение, которое заинтересовало специалистов подземного строительства из многих стран. Интересовало как раз нетрадиционное, принципиально новое и экономичное решение, предложенное главным инженером проекта института Метростройтранс Е. Барским и его соавторами А. Спириным и В. Стрельцовым, а также инженерами СМУ-5 А. Андреевым и М. Арбузовым. Здесь нет замкнутых колец тубинговой обделки в проектной части станции, одна треть кольца в основании тоннеля возведена из монолитного бетона и чугунные тубинги опираются на бетонные опоры. При таком способе примерно на одну треть сокращается расход дорогостоящей чугунной обделки. Новая конструкция потребовала от строителей незамедлительно выполнить самый ответственный этап работы — пройти проходческим комбайном на всю длину станции опорные штольни, а уж затем соорудить сами опоры, на которые опирается свод станции.

Впервые в истории метростроения станция «Сретенский бульвар» сдана в эксплуатацию без наклонного эскалаторного тоннеля и вестибюля для выхода в город. Строители соорудили их позже. Специалисты СМУ-5 остались на объекте и продолжают возводить те подземные выработки, которые не вошли в пусковой комплекс.

На строительстве станции работали: начальники участков — Я. Погорьчук, В. Жердев, О. Лещенко, Н. Моргун, А. Волков, Б. Славутин, Ю. Дикарев, Г. Родкин, А. Крехтунов, А. Гуринович, А. Шейгам, А. Блаженков, А. Павленко, М. Овчинников, механики — С. Заикин, А. Харитонов, А. Немцов, А. Буринский, С. Родин, О. Ковальчук, А. Головин, А. Власов, бригадиры проходчиков — И. Грибанов, А. Корсаков, А. Волков, Р. Нугаев, Г. Сабуров, А. Жигульский, Ф. Николаев, А. Польшин, бригадиры слесарей-монтажников — А. Антонов, Н. Ермаков, В. Матюшин, Н. Бутин, маркшей-

деры — С. Соловьев (главный маркшейдер), Л. Аверьянова, И. Чесноков, Н. Копылова, В. Амеличкин, А. Журавлев.

Главное богатство — люди

Имея такое богатое прошлое и настоящее, коллектив может с уверенностью смотреть в будущее. Сегодня он готов выполнить любое по сложности задание, связанное со строительством не только метро, но и других транспортных сооружений. На ближайшем будущем у СМУ-5 есть именно метростроевская работа на строительстве новых станций «Достоевская» и «Марьиная Роща». И если темпы метростроения в связи с мировым финансовым кризисом не будут сокращаться, то перспектива строить метро в таком крупном мегаполисе, как Москва, может быть обнадеживающей на многие годы вперед.

А основное богатство коллектива — люди, которые всегда считали и считают труд метростроевца высокой честью, которым вовсе не безразличен имидж своей организации. Коллектив СМУ-5 имел в своих рядах Героя Социалистического Труда бригадира проходчиков Ивана Филимонова, кавалера ордена Ленина и Октябрьской Революции, среди которых бывший начальник СМУ Николай Федоров и знаменитые бригадиры проходчиков Николай Леде-нев, Анатолий Смирнов, Равиль Нугаев, Иван Гальченко. Здесь было немало кавалеров орденов Трудового Красного Знамени и «Знак Почета», среди которых — лучший начальник участка Василий Чурилов, бывшие главные инженеры Эзар Сандуковский и Владимир Захаров, уникальные бригадир Георгий Авдохов и сменный инженер Константин Макридин. Орденом Трудовой Славы были награждены бригадиры, пришедшие на Метрострой в 70-е и 80-е годы прошлого столетия: среди них Николай Велемчук, Михаил Давыдов, Иван Лиходедов. В коллективе 14 лауреатов Государственных премий, Почетные транспортные строители, Заслуженные строители РСФСР, Почетные железнодорожники.

Сегодня в СМУ-5 трудятся более семисот человек, все они специалисты высокой квалификации. В их руках настоящее и будущее коллектива.

Хроника трудовой биографии 1934 г. — 2009 г.

Строительство наклонных ходов с вестибюлями, пешеходными переходами и пристанционными сооружениями

1966 г. — ст. «Таганская»,
1968 г. — ст. «Лубянка» («Дзержинская»),
1970 г. — ст. «Китай-город» («Площадь Ногина»),
1987 г. — ст. «Чеховская»,
1991–1995 гг. — участие в строительстве ст. «Чкаловская» (камера съездов, переход на ст. «Курская»-радиальная),
1992–1996 гг. — участие в строительстве камеры съездов и СТП ст. «Дубровка» и ст. «Крестьянская застава».

Транспортные тоннели

1960 г. — на пл. Маяковского, на Октябрьской пл.;
1961 г. — путепровод на пересечении Ленинградского и Волоколамского шоссе;
1998–2000 гг. — автодорожные тоннели по направлению Нахимовского проспекта;
2003–2005 гг. — рамповая часть, сервисный тоннель участка Краснопресненской магистрали под Серебряноборским лесничеством.

Пешеходные переходы под площадями и транспортными магистралями

1959 г. — на Манежной пл.,
1960 г. — под Ярославским шоссе (Лось),
1966 г. — под Потешной ул.,
1969 г. — под ул. Димитрова,
1975 г. — под ул. Обручева,
1979 г. — под Ленинградским шоссе у ст. метро «Аэропорт»,
1989 г. — под Страстным бульваром.

Гражданское и жилое строительство

Жилые дома для сотрудников СМУ-5 на Профсоюзной ул. и на ул. Лавочкина, жилые дома в Лоси;
1953 г. — дом связи (стволы);
1964 г. — участие в строительстве Западной водопроводной станции и телецентра;
1992–1993 гг. — реконструкция здания на ул. Большая Полянка, 4;
1997–2005 гг. — реконструкция кабельного коллектора от здания МГУ до Т-3, ул. Моховая;
2003 г. — Театр «Et cetera» Александра Калягина.

В настоящее время

С 2008 г. — сооружение выхода в город и вестибюля ст. «Сретенский бульвар».
С 2008 г. — участие в строительстве ст. «Марьиная Роща» и ст. «Достоевская».



На строительстве наклонного хода и вестибюля станции «Сретенский бульвар». Слева направо — начальник участка О.И. Лещенко, механик Р.В. Приймич, зам. начальника участка В.Н. Кузьмин, проходчик Е.Ю. Баев.

Фото П. СЕМЕНОВА

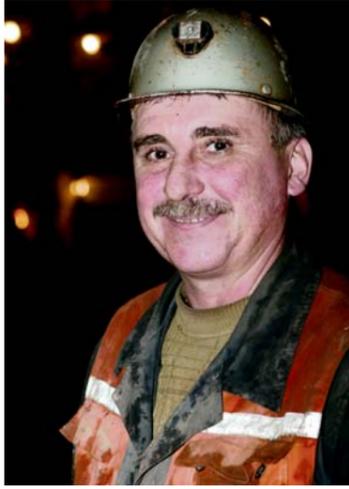
Иван Грибанов и его команда

Окончание, начало на стр. 1

трудова биография бригадира-орденоносца и в новом десятилетии. Наверняка надолго ему самому запомнится пересадочный узел со «Сретенского бульвара» на «Тургеневскую». Подземные выработки такой высоты, с многоярусными лесами, не часто встречаются в практике метростроения. Порода там брали в основном на молоток, обделку монтировали с помощью лебёдок.

Грибанову доводилось иметь дело и с современной проходческой техникой — он был в экипаже «Херренкнехта», проложившего под Серебряным Бором левый транспортный тоннель. Там, конечно, при желании и без сапог обходились. Скорость тоже впечатляла. Если что и не устраивало, так это увеличенная продолжительность смен. Во всяком случае, возвращение к традиционной технологии с БВР и блокукладчиками Иван Васильевича не огорчило.

Его бригада отлично себя проявила на 943-й шахте, где в составе участка Александра Васильевича Блаженкова обеспечила чёткую, в соот-



Бригадир И.В. Грибанов.

ветствии с графиком, проходку правого станционного тоннеля «Марьиной Рощи». И на «Достоевской» Грибанов настраивает свой коллектив на работу в том же темпе, учитывая и пусковой год, и юбилей своего СМУ.

В бригаде, насчитывающей 14 человек, сохранился, к счастью, на-

дежный костяк, помогающий поддерживать добрые метростроевские традиции. И помимо Василия Петровича Демидовича, есть еще несколько человек с солидным опытом, так что новичкам из числа вахтовиков постоянно действующие курсы повышения квалификации обеспечены непосредственно на рабочем месте. К тому же эти бывшие ростовские, тульские шахтеры не первый год ездят в Москву. Они успели приобщиться и к «Марьиной роще», и к «Сретенскому бульвару».

По праву бригадир выделил электрослесаря Виктора Ивановича Мисякова, который в СМУ-5 работает уже сорок первый год, а в тот день находился в забое, чтобы произвести небольшую переналадку породопогрузочной машины. Бригадир не пожалел для него добрых слов:

— Это лучший наш слесарь. К нему всегда обращаемся за помощью, как только потребует. На любой вопрос даст ответ, всё знает о наших машинах.

Надо полагать, что сам Иван Васильевич тоже прилично разбирается в подземной технике, но он еще и людей понимает. Ну, а о том, как



Электрослесарь В.И. Мисяков.

он чувствует состояние горной породы, убедительно свидетельствовала добротной выполненной затяжка лба забоя. Доски были так подогнаны одна к другой, как будто этой стене стоять там годы, а не день-два. Зачем такая тщательность? Но Грибанов в долгие объяснения не пустился:

— Иначе нельзя — породу растрескивали, когда проходили боковые тоннели. К тому же с карбоном расслабляться нельзя. Да мы всегда так крепим.

Следующий шаг будет через два



Машинист ППМ В.П. Демидович.

кольца, а всего, как уже говорилось там проходки на 17 колец. Курирующий этот объект заместитель главного инженера СМУ-5 Валерий Иванович Жердев считает, что проходка реально может быть закончена в промежутке от 10 до 15 февраля.

Вполне возможно, что к этому моменту Ивану Васильевичу Грибанову успеют вручить медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, которой он награжден по Указу президента России от 29 декабря 2008 года.

Юрий ПЕТРУНИН.

Весь путь, что судьбой отпущен, Пройти мы сумели честно...

В начале 1992 года на груди бригадира проходчиков СМУ-5 Алексея Дмитриевича Лизунова рядом с орденом Трудового Красного Знамени, которым он был отмечен ранее, засиял еще один — орден Ленина. А первую метростроевскую награду, медаль «За трудовую доблесть», он получил в 1967-м.

«Ударник коммунистического труда», «Ударник X пятилетки», «Победитель соцсоревнования», две красные толстокожие книжицы, подтверждающие присвоение его бригаде звания комсомольско-молодежной... Для Алексея Дмитриевича — это не просто архивные документы-удостоверения. За каждым из них события, из которых и складывалась вся его долгая трудовая жизнь в коллективе СМУ-5.

Деревенский мальчишка из села Кузьменки, Тульской области, один из восьми детей в семье, не окончив и семи классов, когда старший брат забрал его из родного дома и определил в Горно-промышленную школу в городе Щекино. Потом судьба вполне могла бы забросить его, как полвину выпускников, в Ленинобад. Но он оказался в числе тех, кого направили по комсомольской путевке на Московский метрострой. Так что в трудовой книжке у Алексея Дмитриевича с 1952-го по 2003 год других организаций, кроме СМУ-5, не значится.

Он начинал на станции «Арбатская» в бригаде проходчиков будущего Героя Соцтруда Ивана Дмитриевича Филимонова, которого и сегодня вспоминает добрым словом. Потом какое-то время работал у Григория Николаевича Авдюхова. И более

двадцати лет — под руководством кавалера ордена Трудового Красного Знамени и Октябрьской революции Дмитрия Григорьевича Васина, который отличался не только недюжинной физической силой, но и высоким профессионализмом.

— Сам Васин — бригадир-самородок. А чтобы иметь представление о его бригаде, стоит напомнить о том, что никому более на Метрострое не удалось установить такой рекорд сменной проходки по сухим известнякам, как коллективу Васина на Рижском радиусе. В одну из ночных смен бригада соорудила 3,11 сантиметра перегонного тоннеля, — рассказывает ветеран СМУ-5 Виктор Васильевич Волков. — Но это только один пример. Были и другие: в год 50-летия Советской власти, после сдачи в эксплуатацию очередного радиуса, над коллективом нависла угроза невыполнения плана. Руководство СМУ-5 принимает решение форсировать проходку перегонных тоннелей от станции «Тургеневская» к станции «Колхозная». И, веря в богатырские трудовые возможности наших проходческих бригад, ставит одну из них — Васина, на проходку перегонного тоннеля нового радиуса. Бригада оправдала надежды руководства СМУ, не подвела. План года был выполнен.

В этом коллективе, по словам Виктора Васильевича Волкова, как на подбор, были лучшие проходчики: Евгений Волнухин, Эдуард Иосифов, Александр Селиверстов, Николай Шарин... Однако особой энергией, добросовестностью и честностью отличался Алексей Лизунов, который знал настоящую цену труду. Ловкий,



Бригада проходчиков Алексея Дмитриевича Лизунова на станции «Нахимовский проспект». Бригадир — четвертый слева.

как нельзя горячий по характеру, он по праву слыл вторым после бригадира человеком. Достоинно защищал свой коллектив и умело отстаивал интересы товарищей в возникавшем временами споре на пересменке бригад в забое. Не было в нем равнодушия, всегда болел за дело.

Алексей Дмитриевич, кстати, тоже вспомнил о рекорде на «Тургеневской», можно сказать, по минутам восстановил давнюю ночную смену на строительстве станции. Как бурили, как взрывали, как убрали 120 вагонов с породой, как монтировали кольца... Когда начальник смены узнал о результате бригады, 1 метр 24 сантиметра, больше одного кольца, он тут же позвонил в редакцию «Вечерней Москвы».

— На утро выходим из шахты, а нас встречают руководители СМУ и корреспондент газеты. Дарят цветы. Потом премируют, — рассказывает Алексей Дмитриевич. — Поощрения за хорошие успехи, перевыполнение плановых заданий, досрочное завершение пятилетки в той нашей производственной жизни были неотъемлемой частью. А на скорости бригад влиял

как нельзя лучше соревновательный азарт. Приходишь на смену, заглядываешь в журнал и видишь показатели бригады, которую сменяешь. Так, значит у них сегодня сделано столько. А мы должны больше — с этим и идем в шахту.

Сам Алексей Дмитриевич возглавил бригаду в 1976 году, когда Васин и другие ветераны ушли на заслуженный отдых. На строительстве тоннелей станции «Авиамоторная» новичкам пришлось трудиться наряду с опытными коллективами В. Котельникова, Н. Леденева, Р. Нугаева, А. Блинова, Н. Алексашина... Бригада Лизунова оказалась на высоте. Первой среди комсомольско-молодежных отпарторгана по выполнению задания десятой пятилетки. Бригадир получил свой первый орден.

— В отличие от «Тургеневской», где работали в легких рубашках, на «Авиамоторной» две резины не спасали — столько было воды! — вспоминает Алексей Дмитриевич. — Тяжелая была станция. А, впрочем, если проанализировать, легких строек у СМУ-5, наверное, никогда и не было. Вот та же «Боровицкая», например. Сколько там неприятных нервных моментов пережил коллектив, когда из-за трещины на Даме Пашкова нас напрасно обвинили в нарушениях при ведении работ. А перегоны под каналом имени Москвы-реки я бы отнес к разряду опасных объектов. Каждую смену за твоей спиной закрывались гидравлические двери. А что если вода прорвется в тоннель? Только никто об опасности не думал. Все смело шли в забой и ударно трудились. Я бы даже сказал, героически, самоотверженно.

Ровно двадцать лет Алексей Дмитриевич руководил бригадой. Все двад-

цать — впереди. При всем уважении к своим товарищам, самое сложное и ответственное он всегда доверял только себе и своим рукам.

— Взорвали, я иду первый... Простомню всё, прошупаю и только потом даю «зеленый свет» бригаде, — рассказывает ветеран. — Когда я слышал от кого-то «давай быстрее», удивлялся: в нашем деле должна быть точность и четкость, а иначе не избежались аварий и травм. Меня однажды удивили бамовцы, которые после взрыва свободно работали, не закрепив забой ни одной доской. А московские грунты — это вам не скальные породы...

Построив досрочно тоннели в районе «Дубровки», Алексей Дмитриевич неожиданно для себя получил орден Ленина. А неожиданно потому, что такая награда ранее давалась только членам партии. Он же в ее рядах никогда не состоял. Мог бы, конечно вступить, сам Герой Соцтруда Филимонов готов был дать бригадиру рекомендацию. А теперь Алексей Дмитриевич даже доволен, что ему не пришлось, как некоторым, бросать партийный билет.

Его последней, перед уходом на заслуженный отдых, стала станция «Воробьевы горы», где он трудился уже по своей воле рядовым изолировщиком. Бетонщик, чеканщик, машинист ППМ... В общем, проходчик-универсал. Он и брата своего, Анатолия, приобщил к метростроению, тот трудился в бригаде Н. Алексашина. Да и сын Геннадий с зятем Василием испробовали нелегкое метростроевское хлеба, правда, по словам Алексея Дмитриевича, не то им время досталось, не задержались надолго. А сам он прикипел душой к коллективу сразу — и на всю жизнь, глубоко в него врос корнями, и никакая перестройка не перестроила его взглядов, даже если речь заходила о больших деньгах.

Но не только в этом проявилось постоянство его характера. Со своей супругой проходчик Лизунов познакомился в Новоподрезкове, где СМУ-5 строило жилые дома. 55 лет они идут с Александрой Федоровной одной дорогой — 15 января всей большой семьей отмечали эту дату, о которой не забыл и мэр Москвы Юрий Михайлович Лужков, приславший супругам поздравление.

И вот пришло еще одно радостное для Алексея Дмитриевича событие — 75-летний юбилей СМУ-5, которому он, бригадир-орденоносец, честно отдал более полувека.

Нина СОЛОВЬЕВА.



Семья Лизуновых: Алексей Дмитриевич и Александра Федоровна вместе с внуками Сашей, Наташей, Сережей, Алешей, невесткой Натальей, зятем Василием, дочерью Людмилой. Сын Геннадий фотографирует.



Дедушка с внучкой Наташей. У Алексея Дмитриевича два внука, две внучки и правнучка.

УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1-01803 от 28.04.05.

Редактор
Ф.А. БЛИНОВА

Адрес редакции:
127051, г. Москва,
Цветной бульвар, 17

Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)

E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в типографии МГУ им. Ломоносова
(119991, Москва, Ленинские горы, д. 1, стр 15).

Номер подписан в печать 27.01.2009 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2895

Заказ № 93